C. O. A. C.
EXPTE. INTERNO Nº Ø152

C. O. A. C.
ARCHIVO Nº 2-C-5

CLASIFICADO

Ver en conjunto con Ø151

C.O.A.C.
EXPTE. INTERNO Nº Ø152




TRANSCRIPCION DE LA CONFERENCIA DE PRENSA DADA POR EL SEÑOR COMANDANTE EN JEFE DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA EL 08/07/82.- (incluido [illegible] varias de preguntas y respuestas)

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 2-C-5

(PARRAFO INICIAL PERDIDO POR RUIDOS)

Si los Sres. periodistas me preguntaran en que frase puedo sintetizar mi pensamiento y mi sentir por las circunstancias que hemos vivido los argentinos en abril, mayo y junio le diría la siguiente frase: "Las Malvinas, las Islas Georgias y Sandwich del Sur nos están esperando". Lo que se ha dado en llamar la batalla de las MALVINAS es un hito de algo más trascendente cual es la presencia de Argentina en el Atlántico Sur. Este objetivo sigue en pié y se está actuando por todos los canales que las actuales circunstancias así lo determinan y se seguirá ejerciendo en el futuro en el terreno que nuestro país juzgue más conveniente para el logro de ese objetivo. El revés de Puerto Argentino es un episodio, impactante, importante, pero es un episodio en fin y no el fin. En la historia argentina caben por igual Tucumán y Salta, Vilcapugio y Ayohuma, Chacabuco, Cancha Rayada y Maipo, porque la historia de la patria como la patria misma es indivisible y hay que aceptarla integramente sin beneficio de inventario lo mismo la historia de las FF.AA. Es una historia única, no solamente en su accionar, sino en su dignidad y en su valor. Unica en las victorias, única en los reveses, única en los aciertos y única en los errores, pero siempre unidas y solidarias. Y la Fuerza Aérea se siente segura y confiada velando por los intereses soberanos del país conjuntamente con el Ejército y la Armada Nacional. La gesta de las Malvinas tuvo consecuencias que no debemos dejar de tener en cuenta: consolidó nuestra identidad nacional, tantas veces difusa; unió a los argentinos, dejando de lado sectarismos, tras un objetivo convocante, en un ideal de Patria, tantas veces relegado y olvidado, y también nos convirtió, sin proponernos, en un espejo para América Latina. Esa América Latina que lucha continuamente por la concepción cristiana de la vida, la trascendencia del ser humano, la libertad, el orden, la justicia y en contra del vasallaje o el satelismo. No debemos defraudar a quienes creyeron en nosotros, y es el mejor homenaje que podemos hacer a los que cayeron en el

///.. 2.-




sur, a nuestra propia sociedad y a esa América Latina que nos continúa mirando.

A los argentinos nos ocurre que transitamos rápidamente desde lo más alto de las euforias hasta las decepciones más bajas y nos olvidamos de los réditos que tenemos en nuestras acciones. Todo objetivo político requiere un país politicamente unido, económicamente desarrollado y socialmente reconciliado, y eso es una tarea de todos. Debemos hacer todos los esfuerzos y eso unicamente será con hechos para que tanto la sociedad argentina como la América Latina adquiera la convicción, que la sangre derramada no fue en vano.

Señores soy conciente de que los últimos días y semanas se ha hablado mucho y sé perfectamente que la opinión pública esta cansada, y desorientada, por rumores, falsos trascendidos, opiniones intencionadas. Pero lo que hace a la Fuerza Aérea como Institución, su pensamiento como antes, hoy, como siempre, es manifestado por el Comandante en Jefe

Es por ello que me voy a referir a la esencia de esta reunión con Uds., que es el accionar de la Fuerza Aérea Argentina en el Atlántico Sur. Es la palabra oficial de la Fuerza, y queremos con ello eliminar todo lo que se ha dicho en análisis tal vez superficiales, que no se ajustanron totalmente a la verdad, que han causado desorientación, y lo peor un desaliento general, que hace al prestigio de las Instituciones Armadas. Es también un reconocimiento a los camaradas caídos en el cumplimiento del deber, interpretando cabalmente el pensamiento que Fuerza Aérea siempre tuvo con respecto a lo que entiende como responsabilidad para defender la Patria, seguir su bandera y morir si es necesario. Lo que la Fuerza ha hecho no es otra cosa que un accionar coherente con sus responsabilidades, y de un adiestramiento acorde con las posibilidades de sus medios. Para ello nos hemos

///...3.-




preparado desde muchos años atrás, a través de ejercicios operativos, que han sido de gran ayuda en la circunstancia que tuvimos que enfrentar a partir del 1° de Mayo hasta el 14 de junio. Para facilitar la comprensión del tema, haré primeramente un breve análisis del T.O.A.S., la participación de la Fuerza Aérea en el esfuerzo de guerra desde Malvinas y la participación de la Fuerza Aérea en el esfuerzo de guerra desde el continente. Vamos a ir al tema 1: "Breve análisis del T.O.A.S." Como Uds. verán, la época del año en que se realizaron estas operaciones, trajo como consecuencia las condiciones de tiempo que hemos clasificado en bajo mínimos, y marginales y sin mayores restricciones, no solamente en Malvinas, y rutas de aproximación sino también en el continente, como Uds. ven entre Islas Malvinas, ruta de aproximación y continente hubo un promedio de 17 días bajo mínimos, ocho marginales y un total de 73 días entre ambos, que son a veces mismo día, buen tiempo en continente, mal tiempo en Malvinas, buen tiempo en Malvinas, mal tiempo en continente, o mal tiempo en la ruta de aproximación. Esto por supuesto restringió el accionar de la Fuerza. Además, no nos olvidemos que a partir de mayo y junio las horas de luz se van acortando, y se incrementan las horas nocturnas, y llegamos hasta tener nada más que nueve horas de luz diurna y 15 horas de noche que también trajo una cierta restricción a las operaciones como ya veremos más adelante.

Otro tema son las distancias relativas al objetivo nacional Malvinas desde el continente, Uds. las tienen acá, ven 703 km de mínima y 981 km de máxima, y ésto también trajo restricciones a la capacidad ofensiva de nuestro sistema de armas.

Pero éstos factores, se incrementan a partir del 1° de Mayo, porque el 1° de Mayo con la aproximación de la fuerza de tareas enemiga tenemos actividad antiaérea y misiles de la F.T. británica y la caza




interceptora embarcada, esto también sigue incrementando las dificultades. Después del desembarco en San Carlos el enemigo ya desembarca y opera de las Islas, además de los propios que están en sus navíos de superficie, artillería antiaérea convencional, misiles, aviones/helicópteros con base en tierra.

En tema 2 "Participación de la Fuerza Aérea en el esfuerzo de guerra desde Malvinas", Señores Uds. saben que en Malvinas se constituyó un Comando Conjunto, con un Comandante Militar que tenía los tres, (rectifica) dos componentes básicos, las fuerzas terrestres, de ejército e Infantería de Marina y el componente aéreo, con un jefe del componente aéreo el Brigadier CASTELLANO su Plana Mayor Operaciones, Inteligencia, Personal, Logística y Comunicaciones. Es decir una Fuerza de Tareas completa. Pero además de ello, dimos todos los medios para constituir los organismos colegiados que son básicos e imprescindibles para un accionar conjunto, la Sección Operativa de Apoyo Aéreo Directo, Oficiales de Enlace Ejecutivo de Fuerza Aérea que llamamos OEFA, Oficial de Control Aéreo Adelantado que son los OCAA, la Sección Operativa de Defensa Aérea, Red Observadores del Aire ROA y defensa pasiva....Quiero hacer una mención especial a la Red de Observadores del Aire: está formada por radioaficionados, que actuaron en los lugares más inhóspitos de las Malvinas sin ningún tipo de apoyo en lo que hace a seguridad o defensa, solos y cumplieron con su deber hasta último momento.

En Malvinas Fuerza Aérea organiza dos Bases Aéreas Militares, la de Puerto Argentino y la de Darwin, ambas con Escuadrones de Artillería Antiaérea, con el material que tienen ahí, y con misiles superficie aire, en la de Puerto Argentino con una terminal aérea para recibir todos los elementos, con un servicio de reparaciones de pista sumamente eficiente, los sistemas de seguridad y defensa, Grupo de Operaciones Especiales que son tipo comandos de Fuerza Aérea, las comunicaciones, tránsito aéreo, servicios especiales y generales. Es decir una Base Aérea normal dentro de la concepción doctrinaria de la Fuerza






Aérea. Estas bases permitieron operar en Malvinas durante todo el conflicto, hasta que Darwin cayó y hasta que Puerto Argentino cayó. Los aviones que operaban desde Malvinas eran los Pucará y helicópteros. A los Pucará señores los fuimos reponiendo a lo largo del conflicto, desde aeródromos acá en el continente.
Siempre tuvimos aviones Pucará operando en Malvinas, incluso hasta el último día 14 de junio quedaban aviones en Malvinas que podían seguir operando. La defensa antiaérea de la Fuerza Aérea participó activamente en la defensa antiaérea de toda las islas, y contribuyó significativamente a estos derribos comprobados y probables. Les quiero expresar que cuando se regresa de misión como en este caso, se hacen interrogatorios de la tripulación para ver si los derribos que dice uno no es mismo que dice el otro, y los mismo en el caso de la artillería antiaérea, un hombre en una pieza puede decir - "yo he derribado un avión" - y la otra pieza lo mismo entonces en el interrogatorio se ve por la posición que es el mismo avión, entonces fue un sólo derribo y no dos derribos. Es decir que se toman todas las seguridades para que la estadística sea lo más veráz posible. Con ese concepto por la acción de la Defensa antiaérea hubo 14 aviones Harrier comprobados, y 1e helicópteros, y derribos probables, es decir que no hay seguridad, 7 aviones y 9 helicópteros. En las operaciones con helicópteros, tipo traslado de personal, carga, búsqueda y rescate, operaciones, de evacuación sanitarias, no solamente en el traslado de personal y descarga fue de la Fuerza Aérea sino que también trasladamos para el caso de Darwin al Regimiento de Infantería 12°. Las operaciones con aviones Pucará, que estuvieron hasta el último día, no les puedo dar el total porque con esa veracidad y esa honestidad, no disponemos de todos los elementos de juicio como para decirles cuantas salidas y cuantos empleos fueron, pero que trabajaron activamente por las pérdidas que tuvimos de Pucarás que ya van a saber cuantas fueron. Hubo una gran acción de los Grupos de Operaciones Especiales, a lo largo y sobre todo a partir del desembarco en San Carlos, y también oportunamente




tendremos la información con el regreso de los que "están retenidos en este momento en Malvinas.

El punto 6 que parece carecer de importancia fue un elemento fundamental, eran los ojos y oídos de todos los sistemas de armas por cuanto el radar instalado en Malvinas, también estuvo operando hasta el día 14 de junio y no solamente permitía detectar los medios incursores enemigos sino que mucho más facilitaba la alerta a los nuestros, e incluso guiaba a blancos en operaciones nocturnas, porque una restricción que teníamos en ese Teatro de Operaciones era las operaciones nocturnas. Con el radar instalado en Malvinas su sistema de información y control con relación funcional con el del Comando Aéreo de Defensa en el continente hicimos no solamente la defensa aérea de alerta temprana sino también el guiado de aviones para ataque e incluso la detección de navíos de superficie.

La operación aérea desde pista de Puerto Argentino, nunca fue anulada a pesar de ser atacada, con aviones Vulcan, aviones Harrier, cañoneo naval y cañoneo de artillería de campaña. Había equipos especiales, con sistema modernos para reparación de pista y traslado rápido, que practicamente luego de los impactos directos que tenía la pista, dentro de las 3/4 hs. estaban nuevamente operando nuestros aviones. Eso les dá a Uds. un índice de que lo que nosotros llamamos ataques a pistas no es fácil, como el apoyo de fuego cercano, que sea reditivo. Exige un esfuerzo grande que a veces no dá resultado, y lo tuvimos, favorablemente para nosotros en la pista de Puerto Argentino.

Señores en una de la primeras visitas que hice a los aeródromos de despliegue, me referí al Pucará en Santa Cruz, diciendo que el "PUCARA ES UN POTRO DE PURA SANGRE NACIONAL" y efectivamente constituyó un sistema de armas dentro de la defensa en Malvinas y litoral de Malvinas de 1ra. eficiencia y de gran operatividad y de eso podemos sentirnos orgullosos todos los argentinos porque es nuestro. Además en las Islas operaron aviones de la Armada Nacional, como Aeromachi y también T 34 C que es un avión para entrenamiento turbo hélice. Y los Comandos




Especiales, que son los Grupos de Operaciones Especiales que tiene la Fuerza Aérea, todos los cuales están de rehenes en Malvinas, estuvieron actuando desde el desembarco en San Carlos hasta la toma de Puerto Argentino. Aca la "Vigilancia y Control aéreo y de superficie" que ya les adelanté a Uds. tienen todo lo que permiten ver con este sistema que fue de gran ayuda y sobre todo de seguridad para el hombre que está a bordo de una aeronave. Uds. saben que los Vulcan ante la eficiencia del sistema "Defensa, Información y Control", tenía una tarea fundamental además del bombardeo a la pista, era tratar de destruir con un misil especial antiradar, la antena del Centro de Información y Control. No lo pudieron lograr, porque se tomaron las contramedidas adecuadas y hubo un radar de artillería antiaérea que no tomó las medidas adecuadas y ese fue el único radar que destruyó los misiles lanzados por el Vulcan.

Vamos a ver ahora el esfuerzo más importante de la Fuerza Aérea. El esfuerzo de guerra más importante que fue desde el continente....Acá tienen Uds. los medios asignados, en los sistemas de Defensa Aérea aviones interceptores Mirage III, radares, artillería antiaérea, misiles superficie aire, 2do. Escuadron aéreo de ataque sistema de armas A 4B, A4C Mirage V y Camberra MK 62.

Fíjense Uds. tuvimos 80 aviones y no los 220 aviones que se dijo, Porqué solamente 80 aviones?............

Porque éstos sitemas de armas, eran los aptos para los objetivos que tuvimos que batir, y no los restantes que si bien son de la dotación de la fuerza no eran los adecuados para esta guerra. Hubo un escritor de los EE.UU. que preguntó porque no atacamos con los 225 aviones a 1400 hora del 1° de Mayo a la Flota y no se atacó por que los aviones de ataque eran 80. Ojála hubieramos tenido 225 aviones. Escuadrones aéreos auxiliares, aviones civiles convocados, que trabajaron a la par de la Fuerza Aérea y es un reconocimiento que tengo para todos aquellos que conducieron los aviones, las bases aéreas militares, y los distintos comandos que trabajaban desde el continente, pero no en la zona de operaciones sino en el interior, Comando Aéreo Estratégico, C.A. de Transporte y Comando A. de Defensa.




Uds. ya saben que una ayuda visual que trata de explicar el porque de las acciones de la Fuerza Aérea. Cuando se hace la planificación conjunta, las previsiones eran que dos integrantes debían trabajar conjuntamente para el hostigamiento de las actividades inglesas de la Fuerza de Tareas que venia de Gran Bretaña. Pero la presencia de submarinos atómicos o nucleares, paralizó, por las características de los submarinos nucleares, y de los propios medios, el accionar de la Flota de Mar o sea de las Unidades Navales de Superficie, no así para los medios aéreos, y tampoco o con menos medidas la de submarinos.
Durante el mes de abril, la Fuerza realizó una serie de ejercitaciones para ver que procedimientos debía usar para atacar esos objetivos navales de superficie. Recibimos asesoramiento de la Armada Argentina, que nos brindaron todos los elementos de juicio. También recibimos asesoramiento de otras fuentes, pero la Fuerza hizo su propia evaluación también con todos esos elementos, y llegó a la conclusión de que si aplicábamos los clásicos procedimientos a través de las tablas de factores de planeamiento y los efectos de armas, nuestras pérdidas iban a ser muy elevadas y con riesgo de perder la capacidad operativa. Por lo tanto en un nuevo análisis salieron nuevas técnicas de empleo y la adaptación del armamento disponible para esa nueva técnica de empleo que ~~fue lo~~ que sorprendió a las unidades enemigas, que estaban preparados de acuerdo a su doctrina para ataques que vienen con una cierta inclinación en la aproximación final y no para ataque a ras del agua y prácticamente lanzado el armamento de guerra sobre el buque.
Y eso señores está siendo objeto de análisis incluso en la propia NATO y en el Instituto de Estudios Estratégicos de Londres. La limitación operativa, dada la distancia está intimamente ligada con el radio de acción propio de los sistemas de armas. Al estar tan distante el combustible paralizaba la capacidad ofensiva, y a medida que los medios enemigos llegaban obligaban a las fuerzas atacantes, a nuestra fuerza, a cambiar su táctica de penetración y hacer aproximación a baja altura evitando la detección y la alerta de la defensa aérea.




Hubo una nueva tesitura que trajo como consecuencia una gran utilización del reabastecimiento en vuelo. Los sistemas de armas A4B, A4C y Super Etendart y A4Q todos operaron con reabastecimiento en vuelo. Una gran tarea por parte de los aviones cisternas, que la Fuerza reconoce y lo hace público a Uds. Esto permitió tener resultados muy positivos y los adelantos fueron seis buques undidos por la Fuerza Aérea que representan 21.920 toneladas, 10 buques averiados comprobados que representan 32.780 ts. y 7 buques averiados probables. Uds. recordarán que la 1era. información fehaciente de la posición de la flota fue dada por un avión de exploración y reconocimiento lejano de la Fuerza Aérea que era un Boing 707 carguero que se lo adaptó rápidamente para realizar este tipo de operación. Pero los que van a hablar de todo el conflicto son 446 vuelos realizados 2238 hs. de vuelo. Señores al principio a los Boeing se les formaban los Sea Harrier de los Portaaviones y a través de las comunicaciones, como anécdota cuando se aproximaban le decian -es nuestro viejo concido el TC 91, porque ya lo venían interceptando desde prácticamente saliendo de Ascensión. Y también a los Boeing, sin resultado gracias a Dios, le tiraron dos misiles, porque para poder hacer un avistaje y ver que tipo de buque por las características del material que tenían, tenían que bajar y ahí sufrieron algunos ataques.

Otro aspecto no muy conocido es lo que se hizo en transporte aéreo. Lo digo en dos partes: Transporte Aéreo dentro del Continente y Transporte Aéreo a la Isla y por fecha. El total de carga transportada fue de 9.800 toneladas, el total de personal transportado 49.000, el de horas voladas 7.700 hs. de las cuales Fuerza Aérea hizo 6.621 y aviones arrendados de Aerolíneas Austral 983 hs. El puente aéreo a Malvinas hasta el 1° de Mayo, que fue el 1er. día en que la flota se acerca a Malvinas, la Fuerza Aérea Argentina voló 1620 hs. a Malvinas, Aerolíneas Argentinas 293, Austral 15 y la Armada Nacional aproximadamente 140 hs. el Poder Aéreo con bloqueo a partir del 1° de Mayo, la

Fuerza Aérea con 427 hs. transportó 435 toneladas.
Y la Armada Argentina con 50 hs. aproximadamente 56 tns. Además Fuerza Aérea evacuó 264 heridos, y no aterrizaron 21 de C 130 por situación táctica desfavorable en Malvinas. El radar detectaba aviones que venían a bombardear Puerto Argentino y comunicaba esta noticia a los C 130 que venían en vuelo táctico a baja altura a unos 50 pies sobre la superficie del mar, y lo hacían volver.
Vamos a entrar a algo que les puede interesar más a Uds. que son las operaciones de combate. Lo divido también por fechas, se realizaron 445 salidas de combate, con un total de 2782 hs. de vuelo. Los tipos de operaciones fueron ataques a buques; 6 hundidos, 10 averiados, 7 probables. Ataque a cabeza de playa y ataque a fuerza terrestres. Aclaro que la cifras de los buques no incluye lo que hundió la Armada Nacional. El día 1° de Mayo que fue el 1er. día que se avista la flota, se hicieron 56 salidas. Los efectos fueron 2 fragatas seriamente averiadas, pero derribaron 4 aviones propios. Pero sacamos algunas consecuencias o conclusiones, hubo un cambio de táctica de la F.T. inglesa. No sabemos si la F.T. inglesa se aproximó tanto por subestimar nuestros medios o por alguna otra razón, y también nos permitió a nosotros nuevas tácticas para continuar con ataques exitosos en Fitz Roy, Bahía Elefante, Bahía San Carlos, Bahía Agradable, y el ataque al Portaaviones Invincible.
Acciones en el Estrecho San Carlos; el 21 MAY y si mal no recuerdo estaba con Ud. en una reunión en Trelew, se recibe la información del Sr. Comandante de las Fuerza Aérea Sur de la detección de algunas unidades de superficie navales, en el Estrecho San Carlos. Con la gran duda que si ese era el esfuerzo principal de desembarco o era de diversión. Por cuanto de acuerdo al asesoramiento recibido no sería el lugar más indicado para un desembarco en magnitud. Pero a las 10 hs. de la mañana un avión de la Isla identifica a 12 navíos en la zona es decir que ya no era una operación de diversión. Pero el Comandante de






la Fuerza Aérea Sur ya había ordenado los 1ros. empleos del material ofensivo de la Fuerza, y a las 10.10 hs. la 1ra. Escuadrilla ya estuvo sobre el objetivo. Acá perdimos 7 aviones esto les da idea de la magnitud del esfuerzo realizado, y a medida que pasaban los días a la zona de San Carlos era cada vez más difícil poder llegar porque se combinaban los elementos antiaéreos de las fragatas con los de tierra, pero a pesar de ello la fuerza seguia actuando sobre la cabecera de playa. Y si Uds. hubieran visto la cantidad de perforaciones con que llegaban muchos aviones, verían que lo que estoy diciendo es una verdad. Y acá va otra anécdota; dos aviones A4B que habián operado tenían tantas perforaciones que estaban perdiendo combustible rápidamente.... y un KC que estaba en la zona de encuentro, que estaba perfectamente determinada en vuelo bajo se aproxima hasta las Islas, sube, los recibe a los A4B desde Malvinas y chupando combustible los lleva hasta su aeródromo, los suelta cuando los tiene en final y ahí aterrizan y el C-130 tiene que aterrizar porque también le faltaba combustible. Les doy un dato: consumieron esos dos aviones en esos 30 y algo o 40 minutos de vuelo el equivalente a 12 hs. de vuelo normal, el combustible que tragaron.

Los días 22, 23 y 24 de MAY se ordenaron 82 salidas y se cumplieron solamente 63.

En total en San Carlos perdimos el 11% de los aviones empleados. Es que en lenguaje aeronáutico constituye una pérdida bastante grave.

Voy hablar de algo que ha estado muy en la opinión pública. El ataque a fuerzas terrestres. Existen ciertos requisitos para que un ataque a fuerzas terrestres sea realmente rentable; Información precisa sobre blancos a batir, Coordenadas exactas, marcación de la línea de frente, y guiado desde tierra. Y muchas veces no contabamos con información exacta, a veces cambiante por las situaciones del combate, por falta de elementos de detección, etc. etc.

Además a medida que pasaba el tiempo había una mayor cobertura aérea por parte del enemigo, y es muy difícil señores, si no está perfectamente identificado el blanco, ubicarlo a 900 km/hs. Aún con esas dificultades se realizaron una cantidad de misiones que llamamos de reconocimiento ofensivo, que básicamente iba dirijido a tratar de anular




posiciones de artillería o lugares de concentración. Y además otro problema y estoy hablando con toda honestidad, tuvimos dificultades cuando sobrevolabamos propia tropa y nos bajaron aviones nuestra propia artillería antiaérea, qeu ha ocurrido en todas las guerra, también eso hay que tener en cuenta y así lo comprendemos y así lo aceptamos. Acá tienen todas las misiones realizadas de apoyo de fuego a Monte Kent, Bluff Cove, Harriet Hause, Dos hermanas, Monte London y Estancia House....Los días 11, 12 y 13 de junio se ordenaron 55 misiones de combate y se concretaron 42, el día 13 JUN domingo, hubo 30 misiones de combate y se cumplimentaron 2 vuelos de C130 y en la noche del 13 al 14 nos derriban el último avión de combate en este conflicto que es un Camberra, que era el sistema de armas utilizado para ataque nocturno y 5 A4B vuelven con grandes perforaciones por fuego antiaéreo, y llegan también con lo justo y con el sistema que les dije a su aeródromo de destino.

Y creo que Puerto Argentino termina el 14 de junio si mal no recuerdo. Y aún más, estos dos vuelos de C-130 y un colega de Uds. algo escribió en una revista fueron realizados el último en la madrugada del 14 y se tuvo que quedar detenido en Base Aérea Militar Puerto Argentino por los bombardeos de Artillería de campaña y naval del enemigo y en el primer intervalo que tuvo salió y con problemas, porque tenian tambien problemas ocasionados sobre todo en las cubiertas, este último avión había llevado apoyo de fuego para las fuerzas terrestres, cañones, munición y evacuó los últimos heridos desde Malvinas.

Y todo los que los aviones de transportes llevaron a Malvinas salian de la prioridad establecida por el Comandante Militar de Malvinas.

El era el que la determinaba en base a sus necesidades.

Acá están los reabastecimientos en vuelo con lo que nosotros llamamos KC-130 y los sistemas de armas que lo utilizaban a lo largo del conflicto desde el 1° de mayo al 13 de junio estos aviones. La gente que ha estado trabajando con ellos le reconoce toda la labor que hicieron.

Vamos a las conclusiones: Señores estas son nuestras conclusiones. Salidas previstas de combate: 515 (dudoso) cumplidas 445 que son un 88,11%. Sin llegar al objetivo 302, un 78% . 15% de diferencia, ¿porque?: problemas en reabastecimiento en vuelo, mal tiempo en ruta, inconvenientes en los sistemas propios del avión, etc.

Al 2 de abril la Fuerza Aérea Sur tenía 82 aviones de combate. Y los aviones derribados sin incluir un C-130, un Lear-Jet y los aviones Pucará que estaban en la Isla, y que periódicamente los reemplazabamos fueron 34, lo que hace un 41% de derribos de la fuerza de combate que teniamos en el sur. Eso da una idea de la magnitud del esfuerzo y del ejercicio de responsabilidad por parte de la Fuerza Aérea.

El personal fallecido o desaparecido más del 90% del total del personal militar. Oficiales un 72% y Suboficiales un 28%. El personal de soldados ha sido menos del 10% del total de fallecidos-desaparecidos. Señores, la Fuerza, siempre, ha sido consecuente con sus principios. Creemos que el poder aéreo y sostenemos que el poder aéreo es único, indivisible e integrado, y tenemos la firme decisión de hacer a la Fuerza Aérea cada vez más moderna, más eficiente. Y eso también tiene sus dificultades porque reconocemos las dificultades que puede tener la Nación para proveernos de recursos financieros. Pero teniendo aún en cuenta ello, trataremos de incrementar nuestra capacidad. Se nos tildó de suicidas, de inconcientes, y no se que otros términos. Pero nuestra profesión desde cadetes en que empezamos a volar, y por la formación de la propia Escuela nos da los elementos necesarios para enfrentar los riesgos tanto en la paz como en la guerra, porque en la paz también tenemos nuestros muertos.

Y enfrentamos el riesgo, incluyendo el de morir, porque sabemos vivir. Tenemos la satisfacción del deber cumplido, que es lo que más vale para un militar.

He tratado de volcarle a ustedes con honestidad y sobre todo con sinceridad, los aciertos y los errores de la fuerza, sus fortalezas y sus debilidades, porque creo que la única forma de rendir cuentas a



todos aquellos que con su esfuerzo permiten los recursos financieros para que seamos más eficientes y podamos defender aún más los intereses de la Nación.

Quiero agradecer, para terminar especialmente y con este concepto de integralidad del Poder Aéreo, a todos los que intervinieron en la batalla de las Malvinas con Fuerza Aérea; militares, civiles, hombres, mujeres, industrias, el ingenio puesto por nuestros industriales y por nuestros técnicos para encontrar elementos que en cierta forma reemplazan sistemas de armas que no disponíamos y se consiguieron. Personal que estando de baja y de retiro se presentó y voló, a la población y a los gobiernos de la zona en que estaba operando la Fuerza Aérea que nos dieron todo el apoyo, y a todos ustedes que son representantes de la ciudadanía, en estos momentos, en esta casa de la Fuerza Aérea muchas gracias por todo el apoyo que nos prestaron y que nos acompañó para poder cumplir este bautismo de fuego tan honroso para la Fuerza Aérea Argentina. Muchas gracias y estoy dispuesto a tratar de responder a preguntas que crean convenientes sobre el tema que hablamos.